

## PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2002-180877

(43)Date of publication of application : 26.06.2002

(51)Int.Cl. F02D 41/18  
F02D 13/02  
F02D 45/00

(21)Application number : 2001-289312

(71)Applicant : TOYOTA MOTOR CORP

(22)Date of filing : 21.09.2001

(72)Inventor : KOBAYASHI DAISUKE

OHATA AKIRA

MUTO HARUFUMI

(30)Priority

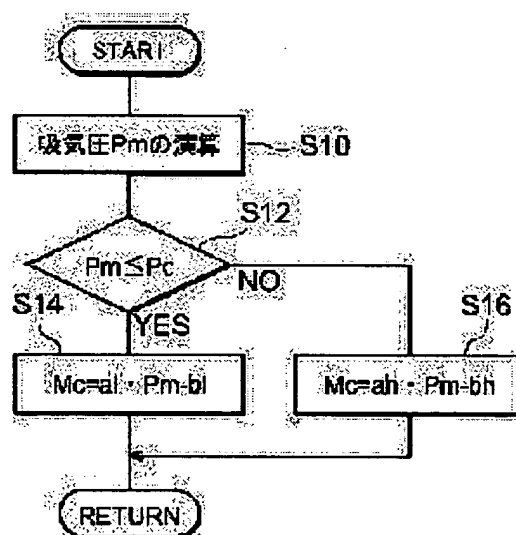
Priority number : 2000306591 Priority date : 05.10.2000 Priority country : JP

## (54) CONTROLLER OF INTERNAL COMBUSTION ENGINE

(57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a controller of an internal combustion engine capable of correctly and easily calculating an amount of the air taken into the internal combustion engine.

SOLUTION: In this controller of the internal combustion engine for calculating the amount of the intake air taken into the engine having a variable valve timing mechanism, whether the intake pressure  $P_m$  of an intake pipe connected to the internal combustion engine, is less than a predetermined intake pressure  $P_c$  or not is determined (S12), the amount of the intake air  $M_c$  is calculated on the basis of a first relational expression as a linear expression of the intake pressure of the intake pipe when the intake pressure  $P_m$  of the intake pipe is below a predetermined intake pressure  $P_c$  (S14), and the amount of the intake air  $M_c$  is calculated (S16) on the basis of a second relational expression which is the linear expression of the intake pressure of the intake pipe, and has an inclination different from the first relational expression, when the intake pressure  $P_m$  of the intake pipe is not below the predetermined intake pressure  $P_c$ .



## LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

**\* NOTICES \***

**Japan Patent Office is not responsible for any damages caused by the use of this translation.**

1. This document has been translated by computer. So the translation may not reflect the original precisely.
2. \*\*\*\* shows the word which can not be translated.
3. In the drawings, any words are not translated.

---

**CLAIMS**

---

[Claim(s)]

[Claim 1] The internal combustion engine control unit which computes the inhalation air content which is characterized by providing the following, and which is inhaled by the internal combustion engine A judgment means to judge whether the intake pressure of the inlet pipe connected to the aforementioned internal combustion engine is below a predetermined intake pressure An operation means computes the aforementioned inhalation air content based on the first relational expression which is a linear expression of the intake pressure of the aforementioned inlet pipe when judged that the intake pressure of the aforementioned inlet pipe is below a predetermined intake pressure by the aforementioned judgment means, and compute the aforementioned inhalation air content based on the second relational expression which is a linear expression of the intake pressure of the aforementioned inlet pipe, and is a different inclination from the first relational expression of the above when judged with the intake pressure of the aforementioned inlet pipe not being below a predetermined intake pressure by the aforementioned judgment means

[Claim 2] The first relational expression of the above and the second relational expression of the above are an internal combustion engine control unit according to claim 1 characterized by being set up so that it may pass along the same point by the aforementioned intake pressure and the intake pressure predetermined [ aforementioned ] with the system of coordinates of the aforementioned inhalation air content.

[Claim 3] The internal combustion engine control unit which computes the inhalation air content which is characterized by providing the following, and which is inhaled by the internal combustion engine A judgment means to judge whether the intake pressure of the inlet pipe connected to the aforementioned internal combustion engine is below a predetermined intake pressure An operation means to compute the aforementioned inhalation air content based on the linear expression of the intake pressure of the aforementioned inlet pipe when it judges that the intake pressure of the aforementioned inlet pipe is below a predetermined intake pressure by the aforementioned judgment means, and to compute the aforementioned inhalation air content based on the formula more than secondary [ of the intake pressure of the aforementioned inlet pipe ] when judged with the intake pressure of the aforementioned inlet pipe not being below a predetermined intake pressure by the aforementioned judgment means

[Claim 4] The internal combustion engine control unit which computes the intake pressure of the inlet pipe connected to an internal combustion engine characterized by providing the following A judgment means to judge whether the inhalation air content inhaled by the aforementioned internal combustion engine is below a predetermined inhalation air content The aforementioned intake pressure is computed based on the first relational expression which is a linear expression of the inhalation air content inhaled by the aforementioned internal combustion engine when it judges that the inhalation air content inhaled by the aforementioned internal combustion engine by the aforementioned judgment means is below a predetermined inhalation air content. An operation means to compute the aforementioned intake pressure based on the second relational expression which is a linear expression of the inhalation air content inhaled by the aforementioned internal combustion engine when it judges that the inhalation air content inhaled by the aforementioned internal combustion engine by the aforementioned judgment means is not below a predetermined inhalation air content, and is a different inclination from the first relational expression of the above

[Claim 5] The first relational expression of the above and the second relational expression of the above are an internal combustion engine control unit according to claim 4 which carries out the feature of being set up so that it may pass along the same point by the aforementioned predetermined inhalation air content by the system of coordinates of the aforementioned intake pressure and the aforementioned inhalation air content.

[Claim 6] The internal combustion engine control unit according to claim 1 to 5 characterized by equipping the aforementioned internal combustion engine with a good change valve system.

---

[Translation done.]

## \* NOTICES \*

Japan Patent Office is not responsible for any damages caused by the use of this translation.

1. This document has been translated by computer. So the translation may not reflect the original precisely.
2. \*\*\*\* shows the word which can not be translated.
3. In the drawings, any words are not translated.

---

DETAILED DESCRIPTION

---

[Detailed Description of the Invention]

[0001]

[The technical field to which invention belongs] this invention relates to the internal combustion engine control unit which computes the air content inhaled by the internal combustion engine.

[0002]

[Description of the Prior Art] In the internal combustion engine of vehicles, in order to realize good AFC, it is required to grasp the exact amount of inhalation of air supplied in a cylinder. Conventionally, as a thing which computes the inhalation air content of the air by which inhalation of air is carried out to an internal combustion engine and to compute, so that it may be indicated by JP,8-334050,A By transforming an equation of state [ in / an inlet pipe / for a pressure-of-induction-pipe force time differential value ] into a differential equation as a pressure-of-induction-pipe force function, and processing by approximating the function to a linear function and annealing it The pressure-of-induction-pipe force for every elapsed time after change of throttle-valve opening and an engine rotational frequency is computed, and what searches for the computed pressure-of-induction-pipe force as an inlet-valve passage air content based on a linear expression is known ( drawing 3 of the official report concerned (B)).

[0003]

[Problem(s) to be Solved by the Invention] With the equipment mentioned above, since the pressure-of-induction-pipe force and an inhalation air content are approximated by the linear expression in the whole region of the pressure-of-induction-pipe force, it becomes possible [ reducing the memory load and operation load of an arithmetic unit ].

[0004] However, there is a trouble that, as for a linear expression, it will include the error of the grade which is the whole region since the correspondence relation between the actual pressure-of-induction-pipe force and an inhalation air content differs. In the internal combustion engine especially equipped with the good change valve system, the calculation error of an inhalation air content becomes large at the time of the overlap to which an inlet valve and an exhaust valve will be in a valve-opening state simultaneously.

[0005] Moreover, in order to compute an inhalation air content correctly, it is possible to carry out map processing using the map about the pressure-of-induction-pipe force and an inhalation air content. However, an operation load will also become large, while the amount of data becomes large in this case and a big ROM capacity is needed.

[0006] Then, this invention is made in order to solve such a trouble, and it aims at offering the internal combustion engine control unit which can compute the air content inhaled by the internal combustion engine correctly and simply.

[0007]

[Means for Solving the Problem] Namely, the internal combustion engine control unit concerning this invention In the internal combustion engine control unit which computes the inhalation air content inhaled by the internal combustion engine A judgment means to judge whether the intake pressure of the inlet pipe connected to an internal combustion engine is below a predetermined intake pressure, An inhalation air content is computed based on the first relational expression which is a linear expression of the intake pressure of an inlet pipe when it judges that the intake pressure of an inlet pipe is below a predetermined intake pressure by the judgment means. When it judges that the intake pressure of an inlet pipe is not below a predetermined intake pressure by the judgment means, it is characterized by having an operation means to compute an inhalation air content based on the second relational expression which is a linear expression of the intake pressure of an inlet pipe, and is a different inclination from the first relational expression.

[0008] According to this invention, by computing an inhalation air content based on at least two relational expression according to the intake pressure of an inlet pipe, the relation of the intake pressure of an inhalation air content and an inlet pipe can be made to approximate to an actual state, and an inhalation air content can be computed correctly.

Moreover, in order to compute an inhalation air content based on relational expression, compared with the case where map-ize relation between an intake pressure and an inhalation air content, and it is processed, calculation of an

inhalation air content will become simple.

[0009] Moreover, the internal combustion engine control unit concerning this invention is characterized by setting up the first relational expression and the second relational expression so that it may pass along the same point by the intake pressure and the intake pressure predetermined in the system of coordinates of an inhalation air content.

[0010] Since according to this invention it is set up as passed along the same point in the first relational expression and the second relational expression, the straight line which starts the first relational expression and the second relational expression in the system of coordinates of an intake pressure and an inhalation air content surely becomes continuously. For this reason, even if it makes a setting change of the coefficient which specifies the first relational expression and the second relational expression, the continuity of the straight line concerning the first relational expression and the second relational expression is maintained, and an internal combustion engine can be controlled proper. Moreover, it becomes possible to count an intake pressure backward based on an inhalation air content using the inverse function formula of the first relational expression and the second relational expression.

[0011] Moreover, since what is necessary is just to set up as a formula which makes a predetermined inclination the first relational expression and the second relational expression, and passes along the same predetermined point, there is little setting data, it ends and reduction of memory space and reduction of a calculation load can be aimed at.

[0012] Moreover, the internal combustion engine control unit concerning this invention is set to the internal combustion engine control unit which computes the inhalation air content inhaled by the internal combustion engine. A judgment means to judge whether the intake pressure of the inlet pipe connected to an internal combustion engine is below a predetermined intake pressure, When it judges that the intake pressure of an inlet pipe is below a predetermined intake pressure by the judgment means, an inhalation air content is computed based on the linear expression of the intake pressure of an inlet pipe. When it judges that the intake pressure of an inlet pipe is not below a predetermined intake pressure by the judgment means, it is characterized by having an operation means to compute an inhalation air content based on the formula more than secondary [ of the intake pressure of an inlet pipe ].

[0013] According to this invention, it becomes possible more to compute an inhalation air content to accuracy.

[0014] Moreover, the internal combustion engine control unit concerning this invention is set to the internal combustion engine control unit which computes the intake pressure of the inlet pipe connected to an internal combustion engine. A judgment means to judge whether the inhalation air content inhaled by the internal combustion engine is below a predetermined inhalation air content, An intake pressure is computed based on the first relational expression which is a linear expression of the inhalation air content inhaled by the internal combustion engine when it judges that the inhalation air content inhaled by the internal combustion engine by the judgment means is below a predetermined inhalation air content. When it judges that the inhalation air content inhaled by the internal combustion engine by the judgment means is not below a predetermined inhalation air content, it is characterized by having an operation means to compute an intake pressure based on the second relational expression which is a linear expression of the inhalation air content inhaled by the internal combustion engine, and is a different inclination from the first relational expression.

[0015] Moreover, the internal combustion engine control unit concerning this invention carries out the feature of being set up as passed along the same point in the first relational expression and the second relational expression by the predetermined inhalation air content by the system of coordinates of an intake pressure and an inhalation air content.

[0016] According to these invention, by computing an intake pressure based on at least two relational expression according to an inhalation air content, the relation of the intake pressure of an inhalation air content and an inlet pipe can be made to approximate to an actual state, and an intake pressure can be computed correctly. Moreover, in order to compute an intake pressure based on relational expression, compared with the case where map-ize relation between an intake pressure and an inhalation air content, and it is processed, calculation of an intake pressure will become simple.

[0017] Moreover, the straight line which starts the first relational expression and the second relational expression in the system of coordinates of an intake pressure and an inhalation air content surely becomes continuously by setting up the first relational expression and the second relational expression so that it may pass along the same point. For this reason, even if it makes a setting change of the coefficient which specifies the first relational expression and the second relational expression, the continuity of the straight line concerning the first relational expression and the second relational expression is maintained, and an internal combustion engine can be controlled proper. Moreover, it also becomes possible to count an inhalation air content backward based on an intake pressure using the inverse function formula of the first relational expression and the second relational expression.

[0018] Furthermore, since what is necessary is just to set up as a formula which makes a predetermined inclination the first relational expression and the second relational expression, and passes along the same predetermined point, there is little setting data, it ends and reduction of memory space and reduction of a calculation load can be aimed at.

[0019] Moreover, the internal combustion engine control unit concerning this invention is characterized by equipping an internal combustion engine with a good change valve system.

[0020] According to this invention, a predetermined intake pressure can be set up according to the valve train property of a good change valve system, and an inhalation air content can be correctly computed according to the valve train property of a good change valve system by computing an inhalation air content based on relational expression which is different in each set-up field of the high-tension side of an intake pressure, and the low-tension side. Moreover, a predetermined inhalation air content can be set up according to the valve train property of a good change valve system, and an intake pressure can be correctly computed according to the valve train property of a good change valve system by computing an intake pressure based on relational expression which is different in each field of a many and few side from the set-up inhalation air content.

[0021]

[Embodiments of the Invention] Hereafter, with reference to an accompanying drawing, the gestalt of operation of this invention is explained in detail. In addition, in explanation of a drawing, the same sign is given to the same element, and the overlapping explanation is omitted.

(The first operation gestalt) Explanatory drawing of the internal combustion engine control unit applied to this operation gestalt at drawing 1 is shown.

[0022] As shown in this view, an internal combustion engine control unit is equipment which computes the inhalation air content inhaled in the cylinder of the engine 2 which is an internal combustion engine. The engine 2 set as the object of inhalation air-content calculation is equipped with a good change valve system. For example, the engine 2 is equipped with the adjustable valve timing mechanism 5 in which the opening-and-closing timing of an inlet valve 3 and an exhaust valve 4 is changed, as a good change valve system. It connects with ECU6 electrically, and the adjustable valve timing mechanism 5 operates based on the control signal outputted from ECU6, and outputs the detecting signal about valve timing to ECU6 through the detection sensors 7, such as a cam position sensor.

[0023] The crank position sensor 12 is formed in the engine 2. The crank position sensor 12 is a sensor which detects an engine speed, and it connects with ECU6 and it outputs a detecting signal to ECU6.

[0024] The injector 9 which injects fuel is formed in the combustion chamber 8 at the engine 2. An injector 9 is a fuel-injection means to supply fuel to a combustion chamber 8, and is installed every cylinder 10 with which an engine 2 is equipped. The combustion chamber 8 is formed above the piston 11 arranged in the cylinder 10. The inlet valve 3 and the exhaust valve 4 are arranged in the upper part of a combustion chamber 8.

[0025] The intake manifold 20 is connected to the upstream of an inlet valve 3. The surge tank 21 is connected to the upstream of an intake manifold 20. An intake manifold 20 and a surge tank 21 constitute the inlet pipe connected to an engine 2. Furthermore, the air cleaner 22 is installed in the inhalation-of-air path of the upstream of a surge tank 21.

[0026] The throttle valve 23 is formed in the upper position of a surge tank 21. A throttle valve 23 operates based on the control signal of ECU6. The throttle opening of a throttle valve 23 is detected by the throttle position sensor 24, and is inputted into ECU6.

[0027] The air flow meter 25 is formed in the down-stream position of an air cleaner 22. An air flow meter 25 is an inhalation air-content detection means to detect an inhalation air content. The detecting signal of an air flow meter 25 is inputted into ECU6.

[0028] ECU6 controls the whole equipment of the internal combustion engine control unit 10, and the computer containing CPU, ROM, and RAM is constituted as a subject. The various control routines which contain an inhalation air-content calculation routine in ROM are memorized.

[0029] Next, operation of the internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt is explained.

[0030] Drawing 2 is a flow chart which shows operation of an internal combustion engine control unit.

[0031] Step S10 (it is only hereafter indicated as "S10".) of this view Suppose that it is the same about other steps. The operation of the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe is performed. The intake pressure  $P_m$  of this inlet pipe is calculated based on the inhalation air content which is the pressure-of-induction-pipe force of throttle-valve 23 downstream in an inlet pipe, for example, is detected by the air flow meter 25.

[0032] Moreover, based on the throttle opening of a throttle valve 23, you may calculate the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe. Furthermore, the pressure sensor which carries out direct detection of the intake pressure to an inlet pipe is prepared, the detecting signal of the pressure sensor is read, and it is good also as an intake pressure  $P_m$ .

[0033] And it shifts to S12 and it is judged whether it is below the predetermined intake pressure  $P_c$  by which the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe is beforehand set as ECU6. The intake pressure  $P_c$  is set up according to the engine speed detected by the crank position sensor 12, the valve timing detected by the detection sensor 7 based on the valve train property of the adjustable valve timing mechanism 5. For example, based on the valve train property of the adjustable valve timing mechanism 5, an intake pressure  $P_c$  is small set up, when an engine speed is large, and when an engine speed is small, it is set up greatly.

[0034] In S12, when judged with it being below the intake pressure  $P_c$  to which the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe

was set, it shifts to S14 and the inhalation air content  $M_c$  is computed based on the first following relational expression (1) which is a linear expression of the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe.

[0035]  $M_c = a_l \cdot P_m - b_l$  .... (1)

On the other hand, when judged with it not being below the intake pressure  $P_c$  to which the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe was set in S12, it shifts to S16 and the inhalation air content  $M_c$  is computed based on the second following relational expression (2) which is a linear expression of the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe, and is a different inclination from the first relational expression.

[0036]  $M_c = a_h \cdot P_m - b_h$  .... (2)

Here, the relation between the intake pressure  $P_m$  in the operation of the inhalation air content  $M_c$  and the inhalation air content  $M_c$  in S14 and S16 is shown to drawing 3 .

[0037] As a solid line shows drawing 3 , when the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe is below the setting intake pressure  $P_c$ , based on the first relational expression ( $M_c = a_l \cdot P_m - b_l$ ), the amount  $M_c$  of inhalation of air is computed, and when the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe is larger than the setting intake pressure  $P_c$ , based on the second relational expression ( $M_c = a_h \cdot P_m - b_h$ ), the amount  $M_c$  of inhalation of air is computed.

[0038] At this time, the inclination  $a_l$  of the first relational expression and the inclination  $a_h$  of the second relational expression are set as a mutually different value, for example, the inclination  $a_l$  of the first relational expression is set up smaller than the inclination  $a_h$  of the second relational expression. Compared with the case where this computes the amount of inhalation of air for the whole region of an intake pressure only by one linear expression as the dashed line of drawing 3 shows, the amount of inhalation of air near the actual amount of inhalation of air is computable.

[0039] Moreover, the inclination  $a_h$  and Intercept  $b_h$  of inclination  $a_l$  of the first relational expression, Intercept  $b_l$ , and the second relational expression are a parameter depending on the valve timing and the engine speed of the adjustable valve timing mechanism 5. The inclination  $a_l$  of the first relational expression is set up smaller, and the inclination  $a_h$  of the second relational expression is more greatly set up as the state (bulb overlap) where the inclination  $a_l$  of the first relational expression and the inclination  $a_h$  of the second relational expression were set as a different value according to the state of the valve timing of the adjustable valve timing mechanism 5, for example, the inlet valve 3 and the exhaust valve 4 opened simultaneously becomes long. It becomes computable [ the amount of inhalation of air near the actual amount of inhalation of air ] by this.

[0040] Moreover, when the adjustable valve timing mechanism 5 can carry out adjustable [ of a phase and the amount of lifts ], according to those phases and the amount of lifts, the inclination  $a_h$  and Intercept  $b_h$  of inclination  $a_l$  of the first relational expression, Intercept  $b_l$ , and the second relational expression are set up.

[0041] By the way, in drawing 3 , when an inlet valve 3 and an exhaust valve 4 will not be in the state where it opened simultaneously, at the time of the drive of an engine 2, as a dashed line shows, it is possible to calculate the whole region of the intake pressure of an inlet pipe for the inhalation air content  $M_c$  in one straight line, i.e., one linear expression, (when you have no bulb overlap).

[0042] That is, when computing the air content in the cylinder of an engine 2 using equation of state  $P \cdot V = M \cdot R \cdot T$ , the cylinder internal pressure  $P$  of the moment the inlet valve 3 closed can substitute the pressure-of-induction-pipe force as a pressure  $P$  from a bird clapper almost equally to the pressure-of-induction-pipe force, and the air content  $M$  in  $V$ , then a cylinder can be computed for cylinder capacity when an inlet valve 3 closes. Although a burnt-gas component is also contained in a cylinder in that case, when the timing which an exhaust valve 4 closes is set constant, it is possible that the amount of burnt gases is also almost fixed. For this reason, the inhalation air content  $m_c$  in a cylinder (new temper) can be approximated in a straight line as a linear expression of an intake pressure  $P_m$  by the following formula (3).

[0043]  $m_c = A \cdot P_m - B$  .... (3)

At this time,  $A$  is set up based on  $V/(R \cdot T)$ , and  $B$  is set up based on the amount of burnt gases. In addition,  $R$  is a gas constant and  $T$  is temperature.

[0044] However, since the adverse current to an inspired air flow path from the exhaust side of a cylinder arises when there is bulb overlap, the amounts of burnt gases which the state of bulb overlap responds and remain in a cylinder to the pressure-of-induction-pipe force differ. Therefore, in an approximation like a formula (3), an inhalation air content cannot compute correctly.

[0045] A reflux flow to the inlet pipe out of a cylinder when an inlet valve 3 opens is determined by the difference of cylinder internal pressure and the pressure-of-induction-pipe force.

[0046] The relation of the pressure ratio and reflux flow in the vertical style of an inlet valve 4 is shown in drawing 4 . If a bulb vertical fluid-pressure force ratio (cylinder internal pressure of the pressure-of-induction-pipe force / downstream of an upstream) becomes small as shown in this view, a reflux flow will also increase. For this reason, according to change of the pressure-of-induction-pipe force, change will be produced in an inhalation air content.

[0047] moreover, if the pressure ratio of a bulb vertical style becomes smaller than a fixed pressure ratio, a reflux flow



will serve as about 1 law, and the relation between the pressure ratio of a bulb vertical style and a reflux flow will change. This will be considered based on hardly changing, if the capacity in a cylinder carries out integration processing of the passage air content of an inlet valve 3 since [ small ] pressure variation is early compared with an inlet pipe etc., even if a pressure ratio changes. Therefore, since an inhalation air content changes with whether it is below a pressure with the fixed pressure-of-induction-pipe force, in order to compute an inhalation air content correctly, it is necessary to use the calculation formula from which the pressure-of-induction-pipe force differs by whether it is below a fixed pressure.

[0048] Moreover, when there is bulb overlap, cylinder capacity changes according to valve timing. Thereby, since an inhalation air content changes, in an approximation like a formula (3), an inhalation air content cannot compute correctly. In this case, it becomes computable [ an exact inhalation air content ] by setting up suitably the parameters  $a_l$ ,  $b_l$ ,  $a_h$ , and  $b_h$  in the formula (1) mentioned above and (2) according to an engine speed or valve timing.

[0049] As mentioned above, according to the internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt, by computing the inhalation air content  $M_c$  based on two relational expression (1) and (2) according to the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe, the relation of the intake pressure of an inhalation air content and an inlet pipe can be made to approximate to an actual state, and an inhalation air content can be computed correctly. Especially, the predetermined intake pressure  $P_c$  is set up according to the valve train property of the adjustable valve timing mechanism 5, and the exact inhalation air content according to the valve train property of a good change valve system can be computed by computing an inhalation air content based on relational expression which is different in each set-up field of the high-tension side of an intake pressure  $P_c$ , and the low-tension side.

[0050] Moreover, in order to compute an inhalation air content based on relational expression, as compared with map processing etc., calculation of an inhalation air content will become simple. For example, in the internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt, if the parameters  $a_l$  and  $b_l$  of the first relational expression, the parameters  $a_h$  and  $b_h$  of the second relational expression, and the setting intake pressure  $P_c$  are set up in a certain engine speed and valve timing, an inhalation air content is computable. For this reason, compared with the pressure-of-induction-pipe force and the map processing using the map about an inhalation air content, the amount of data which should be stored can decrease sharply. Moreover, since the calculation formula for inhalation air-content calculation is a linear expression, an operation will also become easy and reduction of an operation load can also be aimed at.

[0051] It is very useful when applying to the engine which performs engine control of a torque demand method especially.

(The second operation gestalt) The internal combustion engine control unit applied to the second operation gestalt next is explained.

[0052] Although the internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt is constituted almost like the internal combustion engine control unit concerning the first operation gestalt, they differ at the point using an above-mentioned formula (1) and relational expression other than (2) as the first relational expression which computes an inhalation air content, and the second relational expression.

[0053] The flow chart about operation of the internal combustion engine control unit applied to this operation gestalt at drawing 5 is shown. In addition, hard composition of the internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt is carried out like the internal combustion engine control unit concerning the first operation gestalt shown in drawing 1.

[0054] As shown in S20 of drawing 5, the operation of the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe is performed. The operation of this intake pressure  $P_m$  is performed based on the inhalation air content which is performed like S10 of drawing 2, for example, is detected by the air flow meter 25. Moreover, based on the throttle opening of a throttle valve 23, you may calculate the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe. Furthermore, the pressure sensor which carries out direct detection of the intake pressure to an inlet pipe is prepared, the detecting signal of the pressure sensor is read, and it is good also as an intake pressure  $P_m$ .

[0055] And it shifts to S22 and it is judged whether it is below the predetermined intake pressure  $P_c$  by which the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe is beforehand set as ECU6. The intake pressure  $P_c$  is set up according to the engine speed detected by the crank position sensor 12, the valve timing detected by the detection sensor 7 based on the valve train property of the adjustable valve timing mechanism 5. For example, based on the valve train property of the adjustable valve timing mechanism 5, an intake pressure  $P_c$  is small set up, when an engine speed is large, and when an engine speed is small, it is set up greatly.

[0056] In S22, when judged with it being below the intake pressure  $P_c$  to which the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe was set, it shifts to S24 and the inhalation air content  $M_c$  is computed based on the first following relational expression (4) which is a linear expression of the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe.

[0057]



$$Mc=al \text{ and } (Pm-Pc) +Qc \dots (4)$$

On the other hand, when judged with it not being below the intake pressure  $Pc$  to which the intake pressure  $Pm$  of an inlet pipe was set in S22, it shifts to S26 and the inhalation air content  $Mc$  is computed based on the second following relational expression (5) which is a linear expression of the intake pressure  $Pm$  of an inlet pipe, and is a different inclination from the first relational expression.

[0058]

$$Mc=ah \text{ and } (Pm-Pc) +Qc \dots (5)$$

Here, the relation between the intake pressure  $Pm$  in the operation of the inhalation air content  $Mc$  and the inhalation air content  $Mc$  in S24 and S26 is shown to drawing 6.

[0059] As shown in drawing 6, when the intake pressure  $Pm$  of an inlet pipe is below the setting intake pressure  $Pc$ , based on the first relational expression ( $Mc=al \text{ and } (Pm-Pc) +Qc$ ), the amount  $Mc$  of inhalation of air is computed, and when the intake pressure  $Pm$  of an inlet pipe is larger than the setting intake pressure  $Pc$ , based on the second relational expression ( $Mc=ah \text{ and } (Pm-Pc) +Qc$ ), the amount  $Mc$  of inhalation of air is computed.

[0060] The first relational expression and the second relational expression are set up so that it may pass along the same point by the system of coordinates of an intake pressure  $Pm$  and the inhalation air content  $Mc$  with an intake pressure  $Pc$ . For example, in the system of coordinates of an intake pressure  $Pm$  and the inhalation air content  $Mc$ , the first relational expression and the second relational expression are set up so that each straight line concerning the first relational expression and the second relational expression may pass along the same point ( $Pc, Qc$ ).

[0061] A value with the same coefficients  $Pc$  and  $Qc$  in the first relational expression and the second relational expression is used. On the other hand, the coefficients  $al$  and  $ah$  of the inclination in the first relational expression and the second relational expression are set as a mutually different value, for example, the inclination  $al$  of the first relational expression is set up smaller than the inclination  $ah$  of the second relational expression.

[0062] As mentioned above, according to the internal combustion engine control concerning this operation gestalt, the straight line which starts the first relational expression and the second relational expression in the system of coordinates of an intake pressure  $Pm$  and the inhalation air content  $Mc$  surely becomes continuously by setting up the first relational expression and the second relational expression so that it may pass along the same point ( $Pc, Qc$ ) by the predetermined intake pressure  $Pc$ . For this reason, even if it makes a setting change of the coefficients  $al$ ,  $ah$ ,  $Pc$ , and  $Qc$  of the first relational expression and the second relational expression, the continuity of the straight line concerning the first relational expression and the second relational expression is maintained. Therefore, a proper inhalation air content can be computed and proper engine control is attained.

[0063] For example, the first relational expression is expressed like the following formula (6), and when the first relational expression and the second relational expression are set up using  $[al]$   $Qc$  as 50.4 for 0.9 and  $ah$  using 2.1 and  $Pc$  as 49.5, as shown in the following (7), the second relational expression is expressed.

[0064]

$$Mc=0.9 (Pm-49.5), +50.4 (Pm \leq 49.5) \text{ -- (6)}$$

$$Mc=2.1 (Pm-49.5), +50.4 (Pm > 49.5) \text{ -- (7)}$$

And the straight line concerning the first relational expression of a formula (6) and the second relational expression of a formula (7) becomes the continuous thing as the solid line of drawing 7 shows.

[0065] If below decimal point is rounded off, respectively and a setting change is made here about the coefficients  $al$  (0.9),  $ah$  (2.1),  $Pc$  (49.5), and  $Qc$  (50.4) in the first relational expression of a formula (6), and the second relational expression of a formula (7), the first relational expression of a formula (6) will turn into the following formula (8), and the second relational expression of a formula (7) will turn into the following formula (9).

[0066]

$$Mc=1 (Pm-50), +50 (Pm \leq 50) \text{ -- (8)}$$

$$Mc=2 (Pm-50), +50 (Pm > 50) \text{ -- (9)}$$

The straight line concerning the first relational expression of this formula (8) and the second relational expression of a formula (9) becomes what carried out fashion continuation as shown by the dashed line of drawing 7, and the continuity of two straight lines is maintained. Therefore, a suitable inhalation air content can be computed and engine control is attained with a good air-fuel ratio.

[0067] On the other hand, as shown in the following formula (10) and (11), when a formula (6) and (7) are transformed and the first relational expression and the second relational expression are set up as an inclination and a coefficient of only an intercept, the first relational expression and the second relational expression are expressed.

[0068]

$$Mc=0.9 \text{ and } Pm+5.85 (Pm \leq 49.5) \text{ -- (10)}$$

$$Mc=2.1 \text{ and } Pm-53.55 (Pm > 49.5) \text{ -- (11)}$$

If below decimal point is rounded off about an inclination coefficient and an intercept coefficient, a formula (10) and (11) will be set to the following formula (12) and (13).

[0069]

$M_c=1$  and  $P_m+6$  ( $P_m \leq 50$ ) -- (12)

$M_c=2$  and  $P_m-54$  ( $P_m > 50$ ) -- (13)

And the straight line concerning the first relational expression of this formula (12) and the second relational expression of a formula (13) becomes what has an inhalation air content discontinuous on the boundary of  $P_m=50$ , as shown by the alternate long and short dash line of drawing 7. In this case, there is a possibility it not only worsens an air-fuel ratio by changing discontinuously, but that an inhalation air content may cause aggravation of drivability. For this reason, it is necessary to make a change of each coefficient in consideration of the whole coefficient, and a maintenance etc. becomes complicated.

[0070] Moreover, according to the internal combustion engine control concerning this operation gestalt, it is also possible to count an intake pressure backward based on an inhalation air content using the inverse function formula of the first relational expression and the second relational expression. That is, since an intake pressure  $P_m$  and the inhalation air content  $M_c$  serve as a relation which followed the one to one by connecting an intake pressure  $P_m$  and the inhalation air content  $M_c$  with the first relational expression and the second relational expression, based on an inhalation air content, an intake pressure can be counted backward.

[0071] Moreover, since what is necessary is just to set up as a formula which makes a predetermined inclination the first relational expression and the second relational expression, and passes along the same predetermined point, there is little setting data, it ends and reduction of memory space and reduction of a calculation load can be aimed at. For example, in the internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt, that what is necessary is just to set up four coefficient data,  $P_c$ ,  $Q_c$ ,  $a_l$ , and  $a_h$ , as a map for every engine speed and valve timing, since the number of data decreases, reduction of memory space and reduction of a calculation load can be aimed at.

(The third operation gestalt) The internal combustion engine control unit applied to the third operation gestalt next is explained.

[0072] The internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt is equipment which computes the intake pressure of the inlet pipe of an engine 2. Hard composition of the internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt is carried out like the internal combustion engine control unit concerning the first operation gestalt shown in drawing 1.

[0073] The flow chart about operation of the internal combustion engine control unit applied to this operation gestalt at drawing 8 is shown.

[0074] As shown in S30 of drawing 8, the operation of the inhalation air content  $M_c$  inhaled by the engine 2 is performed. The operation of this inhalation air content  $M_c$  is performed by setting up the amount of target inhalation of air for example, based on accelerator opening. Moreover, it may calculate based on fuel oil consumption and an air-fuel ratio.

[0075] And it shifts to S32 and it is judged whether the inhalation air content  $M_c$  inhaled by the engine 2 is below the predetermined inhalation air content  $Q_c$  beforehand set as ECU6. The inhalation air content  $Q_c$  is set up according to the engine speed detected by the crank position sensor 12, the valve timing detected by the detection sensor 7 based on the valve train property of the adjustable valve timing mechanism 5.

[0076] In S32, when judged with it being below the inhalation air content  $Q_c$  to which the inhalation air content  $M_c$  was set, it shifts to S34 and an intake pressure  $P_m$  is computed based on the first following relational expression (14) which is a linear expression of the inhalation air content  $M_c$ .

[0077]

$P_m=(M_c-Q_c)/a_l+P_c$  .... (14)

On the other hand, when judged with the inhalation air content  $M_c$  not being below the inhalation air content  $Q_c$  in S32, it shifts to S36 and an intake pressure  $P_m$  is computed based on the second following relational expression (15) which is a linear expression of the inhalation air content  $M_c$ , and is a different inclination from the first relational expression.

[0078]

$P_m=(M_c-Q_c)/a_h+P_c$  .... (15)

As mentioned above, since according to the internal combustion engine control concerning this operation gestalt the first relational expression and the second relational expression are set up so that it may pass along the same point by the predetermined inhalation air content  $Q_c$ , the straight line which starts the first relational expression and the second relational expression in the system of coordinates of an intake pressure  $P_m$  and the inhalation air content  $M_c$  surely becomes continuously. For this reason, even if it makes a setting change of the coefficients  $a_l$ ,  $a_h$ ,  $P_c$ , and  $Q_c$  of the first relational expression and the second relational expression, the continuity of the straight line concerning the first

relational expression and the second relational expression is maintained. Therefore, the proper intake pressure  $P_m$  can be computed and proper engine control is attained.

[0079] Moreover, since what is necessary is just to set up as a formula which makes a predetermined inclination the first relational expression and the second relational expression, and passes along the same predetermined point, there is little setting data, it ends and reduction of memory space and reduction of a calculation load can be aimed at. For example, in the internal combustion engine control unit concerning this operation form, that what is necessary is just to set up four coefficient data,  $P_c$ ,  $Q_c$ ,  $a_l$ , and  $a_h$ , as a map for every engine speed and valve timing, since the number of data decreases, reduction of memory space and reduction of a calculation load can be aimed at.

(The fourth operation gestalt) The internal combustion engine control unit applied to the fourth operation gestalt next is explained.

[0080] the [ the first operation gestalt and ] -- although the internal combustion engine control unit concerning 2 operation gestalten explained the case where an inhalation air content was computed using two linear expressions, the internal combustion engine control unit concerning this invention is not restricted to such a thing

[0081] The internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt sets up two or more intake pressures in the whole region of the pressure-of-induction-pipe force, and computes an inhalation air content for the intake-pressure field between those setting intake pressures using three or more separate linear expressions.

[0082] According to such an internal combustion engine control unit, it becomes possible to the internal combustion engine control unit concerning the first operation gestalt to compute an inhalation air content to accuracy more.

(The fifth operation gestalt) The internal combustion engine control unit applied to the fifth operation gestalt next is explained.

[0083] Although the internal combustion engine control unit concerning the third operation gestalt explained the case where an intake pressure was computed using two linear expressions, the internal combustion engine control unit concerning this invention is not restricted to such a thing.

[0084] The internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt sets up two or more inhalation air contents in the whole region of an inhalation air content, and computes an intake pressure for the field between those setting inhalation air contents using three or more separate linear expressions.

[0085] According to such an internal combustion engine control unit, it becomes possible to the internal combustion engine control unit concerning the third operation gestalt to compute an intake pressure to accuracy more.

(The sixth operation gestalt) The internal combustion engine control unit applied to the sixth operation gestalt next is explained.

[0086] In the internal combustion engine control unit applied by the fifth operation gestalt from the first operation gestalt, although the case where an inhalation air content or an intake pressure was computed using a linear expression was explained, the internal combustion engine control unit concerning this invention is not restricted to such a thing.

[0087] The internal combustion engine control unit concerning this operation gestalt computes an inhalation air content or an intake pressure using curves, such as a linear expression and a quadratic. For example, when judged with it being below the intake pressure  $P_c$  to which the fixed intake pressure  $P_c$  was set and the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe was set, the inhalation air content  $M_c$  is computed based on the first above-mentioned relational expression (1). On the other hand, when judged with it not being below the intake pressure  $P_c$  to which the intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe was set, the inhalation air content  $M_c$  is computed based on the following quadratic (16).

[0088]

$$M_c = a \text{ and } (P_m)^2 + b \cdot P_m + c \dots (16)$$

Moreover, in the field of the high-tension side, you may approximate from an intake pressure  $P_c$  with not a quadratic but other curves of an intake pressure  $P_m$  of an inlet pipe.

[0089] According to such an internal combustion engine control unit, it becomes possible from the first operation form to compute an inhalation air content to accuracy more to the internal combustion engine control unit applied by the fifth operation form.

[0090]

[Effect of the Invention] As explained above, according to this invention, by computing an inhalation air content or an intake pressure based on at least two relational expression according to the intake pressure or inhalation air content of an inlet pipe, the relation of the intake pressure of an inhalation air content and an inlet pipe can be approximated to an actual state, and an inhalation air content or an intake pressure can be computed correctly. Moreover, in order to compute an inhalation air content or an intake pressure based on relational expression, as compared with map processing etc., calculation of an inhalation air content or an intake pressure will become simple.

[0091] Moreover, even if it makes a setting change of the coefficient which specifies the first relational expression and the second relational expression by setting up as passed along the same point in the first relational expression and the

second relational expression, the continuity of the straight line concerning the first relational expression and the second relational expression is maintained, and an internal combustion engine can be controlled proper. For this reason, setting change etc. is easily maintainable. Moreover, it is possible to count an intake pressure backward based on an inhalation air content using the inverse function formula of the first relational expression and the second relational expression, and to count an inhalation air content backward based on an intake pressure.

[0092] Moreover, since what is necessary is just to set up as a formula which makes a predetermined inclination the first relational expression and the second relational expression, and passes along the same predetermined point, there is little setting data, it ends and reduction of memory space and reduction of a calculation load can be aimed at.

---

[Translation done.]

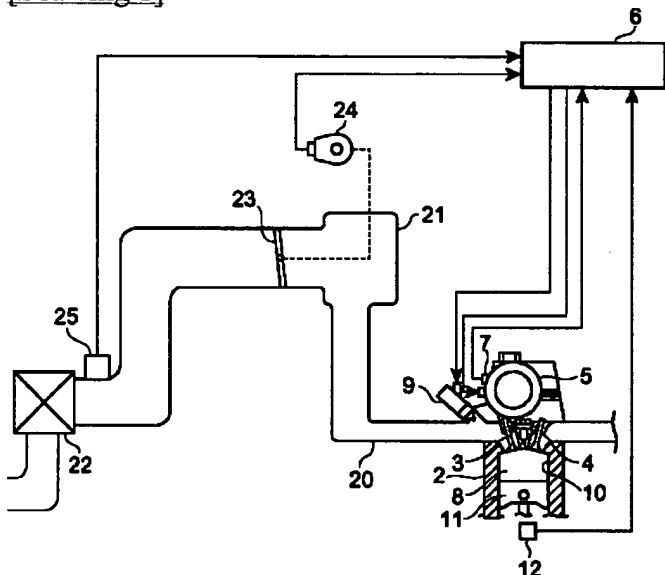
## \* NOTICES \*

Japan Patent Office is not responsible for any damages caused by the use of this translation.

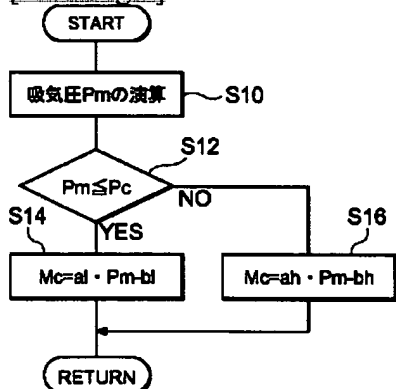
1. This document has been translated by computer. So the translation may not reflect the original precisely.
2. \*\*\*\* shows the word which can not be translated.
3. In the drawings, any words are not translated.

## DRAWINGS

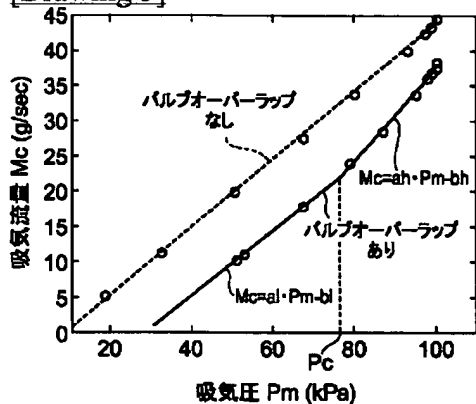
[Drawing 1]



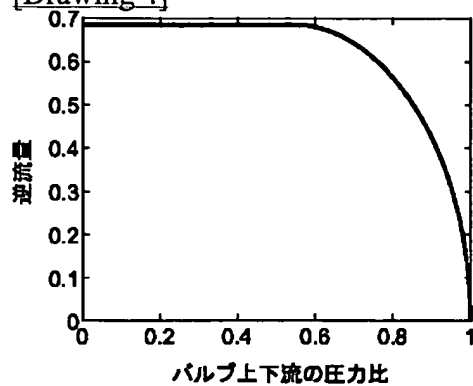
[Drawing 2]



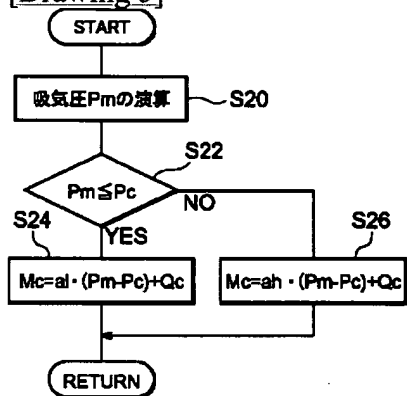
[Drawing 3]



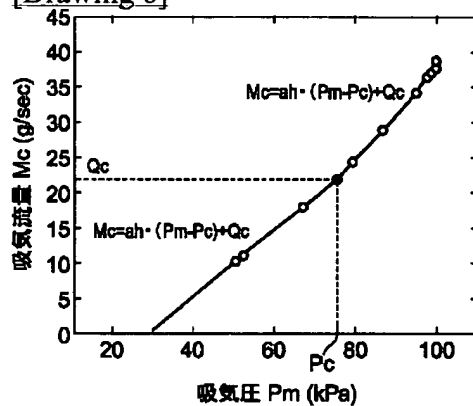
[Drawing 4]



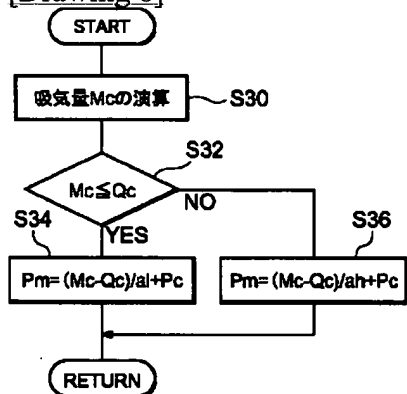
[Drawing 5]



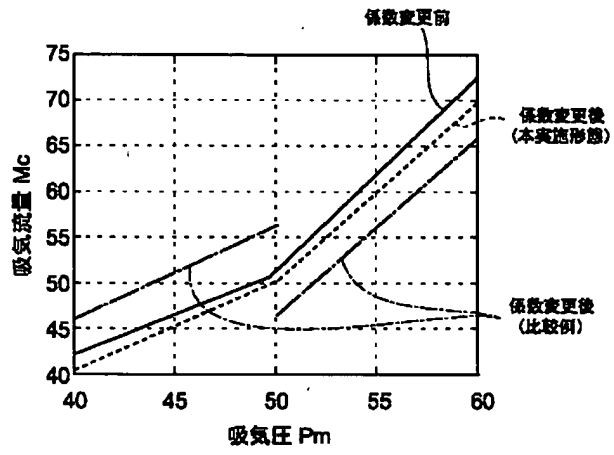
[Drawing 6]



[Drawing 8]



[Drawing 7]



[Translation done.]



(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開 2002-180877

(P 2002-180877A)

(43) 公開日 平成14年6月26日(2002. 6. 26)

(51) Int. Cl. <sup>7</sup>	識別記号	F I	テマコード(参考)
F 0 2 D	41/18	F 0 2 D	41/18
	13/02		13/02
	45/00		45/00
	3 6 4		3 6 4
	3 7 0		3 7 0
			B

審査請求 未請求 請求項の数 6

O L

(全 10 頁)

(21) 出願番号 特願2001-289312(P2001-289312)

(22) 出願日 平成13年9月21日(2001. 9. 21)

(31) 優先権主張番号 特願2000-306591(P2000-306591)

(32) 優先日 平成12年10月5日(2000. 10. 5)

(33) 優先権主張国 日本(J P)

(71) 出願人 000003207

トヨタ自動車株式会社

愛知県豊田市トヨタ町1番地

(72) 発明者 小林 大介

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

(72) 発明者 大島 明

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

(74) 代理人 100088155

弁理士 長谷川 芳樹 (外1名)

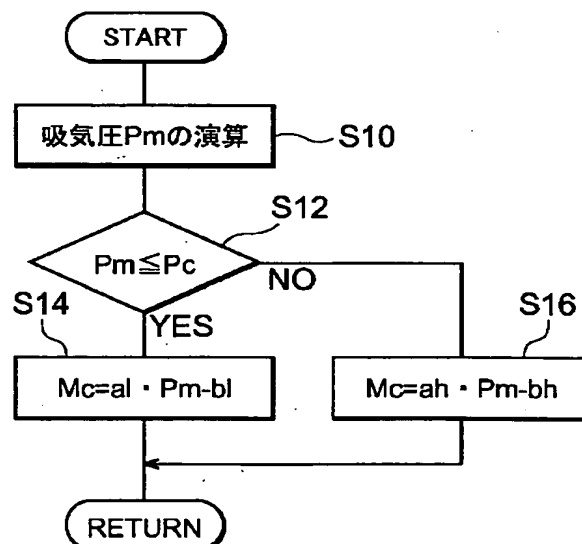
最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 内燃機関制御装置

(57) 【要約】

【課題】 内燃機関に吸入される空気量を正確かつ簡易に算出できる内燃機関制御装置を提供すること。

【解決手段】 可変バルブタイミング機構を備えたエンジンに吸入される吸入空気量を算出する内燃機関制御装置であり、内燃機関に接続される吸気管の吸気圧  $P_m$  が所定の吸気圧  $P_c$  以下であるかを判定し (S12)、吸気管の吸気圧  $P_m$  が所定の吸気圧  $P_c$  以下であるときに吸気管の吸気圧の一次式である第一関係式に基づいて吸入空気量  $M_c$  を算出し (S14)、吸気管の吸気圧  $P_m$  が所定の吸気圧  $P_c$  以下でないときに吸気管の吸気圧の一次式であって第一関係式と異なる傾きである第二関係式に基づいて吸入空気量  $M_c$  を算出する (S16)。



## 【特許請求の範囲】

【請求項 1】 内燃機関に吸入される吸入空気量を算出する内燃機関制御装置において、前記内燃機関に接続される吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下であるか否かを判定する判定手段と、前記判定手段により前記吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下であると判定されたときに前記吸気管の吸気圧の一次式である第一関係式に基づいて前記吸入空気量を算出し、前記判定手段により前記吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下でないと判定されたときに前記吸気管の吸気圧の一次式であって前記第一関係式と異なる傾きである第二関係式に基づいて前記吸入空気量を算出する演算手段と、を備えたことを特徴とする内燃機関制御装置。

【請求項 2】 前記第一関係式及び前記第二関係式は、前記吸気圧と前記吸入空気量の座標系にて前記所定の吸気圧で同一点を通るように設定されていることを特徴とする請求項 1 に記載の内燃機関制御装置。

【請求項 3】 内燃機関に吸入される吸入空気量を算出する内燃機関制御装置において、前記内燃機関に接続される吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下であるか否かを判定する判定手段と、前記判定手段により前記吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下であると判定されたときに前記吸気管の吸気圧の一次式に基づいて前記吸入空気量を算出し、前記判定手段により前記吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下でないと判定されたときに前記吸気管の吸気圧の二次以上の式に基づいて前記吸入空気量を算出する演算手段と、を備えたことを特徴とする内燃機関制御装置。

【請求項 4】 内燃機関に接続される吸気管の吸気圧を算出する内燃機関制御装置において、前記内燃機関に吸入される吸入空気量が所定の吸入空気量以下であるか否かを判定する判定手段と、前記判定手段により前記内燃機関に吸入される吸入空気量が所定の吸入空気量以下であると判定されたときに前記内燃機関に吸入される吸入空気量の一次式である第一関係式に基づいて前記吸気圧を算出し、前記判定手段により前記内燃機関に吸入される吸入空気量が所定の吸入空気量以下でないと判定されたときに前記内燃機関に吸入される吸入空気量の一次式であって前記第一関係式と異なる傾きである第二関係式に基づいて前記吸気圧を算出する演算手段と、を備えたことを特徴とする内燃機関制御装置。

【請求項 5】 前記第一関係式及び前記第二関係式は、前記吸気圧と前記吸入空気量の座標系にて前記所定の吸入空気量で同一点を通るように設定されていること、を特徴する請求項 4 に記載の内燃機関制御装置。

【請求項 6】 前記内燃機関が可変動弁機構を備えたものであることを特徴とする請求項 1～5 のいずれかに記載の内燃機関制御装置。

【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、内燃機関に吸入される空気量などを算出する内燃機関制御装置に関するものである。

## 【0002】

【従来の技術】車両の内燃機関において、良好な空燃比制御を実現するためには、気筒内に供給される正確な吸気量を把握することが必要である。従来、内燃機関に吸気される空気の吸入空気量を算出する算出するものとして、特開平 8-334050 号公報に記載されるように、吸気管圧力時間微分値を吸気管圧力の関数として吸気管における状態方程式を微分方程式に変形し、その関数を一次関数に近似してなまし処理を行うことにより、スロットル弁開度及び機関回転数の変化後における経過時間毎の吸気管圧力を算出し、その算出した吸気管圧力を一次式に基づいて吸気弁通過空気量として求めるものが知られている（当該公報の図 3（B））。

## 【0003】

【発明が解決しようとする課題】前述した装置では、吸気管圧力と吸入空気量を吸気管圧力の全域において一次式で近似するため、演算装置のメモリ負荷や演算負荷を低減すること可能となる。

【0004】しかしながら、現実の吸気管圧力と吸入空気量の対応関係が一次式とは異なるため、全域である程度の誤差を含んでしまうという問題点がある。特に、可変動弁機構を備えた内燃機関において、吸気弁と排気弁が同時に開弁状態となるオーバーラップ時に吸入空気量の算出誤差が大きくなる。

【0005】また、吸入空気量を正確に算出するため

に、吸気管圧力と吸入空気量に関するマップを用いてマップ処理することが考えられる。しかしながら、この場合、データ量が大きくなり、大きな ROM 容量が必要となるとともに、演算負荷も大きくなってしまう。

【0006】そこで本発明は、このような問題点を解決するためになされたものであって、内燃機関に吸入される空気量などを正確かつ簡易に算出できる内燃機関制御装置を提供することを目的とする。

## 【0007】

【課題を解決するための手段】すなわち、本発明に係る内燃機関制御装置は、内燃機関に吸入される吸入空気量を算出する内燃機関制御装置において、内燃機関に接続される吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下であるか否かを判定する判定手段と、判定手段により吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下であると判定されたときに吸気管の吸気圧の一次式である第一関係式に基づいて吸入空気量を算出し、判定手段により吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下でないと判定されたときに吸気管の吸気圧の一次式であって第一関係式と異なる傾きである第二関係式に基づいて吸入空気量を算出する演算手段とを備えたことを特徴とする。

【0008】この発明によれば、吸気管の吸気圧に応じ少なくとも二つの関係式に基づいて吸入空気量を算出することにより、吸入空気量と吸気管の吸気圧の関係を実際の状態に近似させることができ、吸入空気量を正確に算出することができる。また、吸入空気量を関係式に基づいて算出するため、吸気圧と吸入空気量の関係をマップ化して処理する場合と比べ、吸入空気量の算出が簡易なものとなる。

【0009】また本発明に係る内燃機関制御装置は、第一関係式及び第二関係式が、吸気圧と吸入空気量の座標系にて所定の吸気圧で同一点を通るように設定されていることを特徴とする。

【0010】この発明によれば、第一関係式及び第二関係式が同一点を通るように設定されているため、吸気圧と吸入空気量の座標系にて第一関係式と第二関係式に係る直線が必ず連続となる。このため、第一関係式及び第二関係式を特定する係数などを設定変更しても、第一関係式と第二関係式に係る直線の連続性が保たれ、内燃機関を適正に制御できる。また、第一関係式と第二関係式の逆関数式を用いて吸入空気量に基づいて吸気圧を逆算することが可能となる。

【0011】また、第一関係式及び第二関係式を所定の傾きとし所定の同一点を通る式として設定すればよいので、設定データが少なく済み、メモリ容量の低減及び計算負荷の低減が図れる。

【0012】また本発明に係る内燃機関制御装置は、内燃機関に吸入される吸入空気量を算出する内燃機関制御装置において、内燃機関に接続される吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下であるか否かを判定する判定手段と、判定手段により吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下であると判定されたときに吸気管の吸気圧の一次式に基づいて吸入空気量を算出し、判定手段により吸気管の吸気圧が所定の吸気圧以下でないと判定されたときに吸気管の吸気圧の二次以上の式に基づいて吸入空気量を算出する演算手段とを備えたことを特徴とする。

【0013】この発明によれば、より正確に吸入空気量を算出することが可能となる。

【0014】また本発明に係る内燃機関制御装置は、内燃機関に接続される吸気管の吸気圧を算出する内燃機関制御装置において、内燃機関に吸入される吸入空気量が所定の吸入空気量以下であるか否かを判定する判定手段と、判定手段により内燃機関に吸入される吸入空気量が所定の吸入空気量以下であると判定されたときに内燃機関に吸入される吸入空気量の一次式である第一関係式に基づいて吸気圧を算出し、判定手段により内燃機関に吸入される吸入空気量が所定の吸入空気量以下でないと判定されたときに内燃機関に吸入される吸入空気量の一次式であって第一関係式と異なる傾きである第二関係式に基づいて吸気圧を算出する演算手段と、を備えたことを特徴とする。

【0015】また本発明に係る内燃機関制御装置は、第一関係式及び第二関係式が吸気圧と吸入空気量の座標系にて所定の吸入空気量で同一点を通るように設定されていることを特徴する。

【0016】これらの発明によれば、吸入空気量に応じ少なくとも二つの関係式に基づいて吸気圧を算出することにより、吸入空気量と吸気管の吸気圧の関係を実際の状態に近似させることができ、吸気圧を正確に算出することができる。また、吸気圧を関係式に基づいて算出するため、吸気圧と吸入空気量の関係をマップ化して処理する場合と比べ、吸気圧の算出が簡易なものとなる。

【0017】また、第一関係式及び第二関係式を同一点を通るように設定することにより、吸気圧と吸入空気量の座標系にて第一関係式と第二関係式に係る直線が必ず連続となる。このため、第一関係式及び第二関係式を特定する係数などを設定変更しても、第一関係式と第二関係式に係る直線の連続性が保たれ、内燃機関を適正に制御できる。また、第一関係式と第二関係式の逆関数式を用いて吸気圧に基づいて吸入空気量を逆算することも可能となる。

【0018】更に、第一関係式及び第二関係式を所定の傾きとし所定の同一点を通る式として設定すればよいので、設定データが少なく済み、メモリ容量の低減及び計算負荷の低減が図れる。

【0019】また本発明に係る内燃機関制御装置は、内燃機関が可変動弁機構を備えたものであることを特徴とする。

【0020】この発明によれば、可変動弁機構の動弁特性に応じて所定の吸気圧を設定し、設定された吸気圧の高圧側と低圧側の各領域で異なる関係式に基づいて吸入空気量を算出することにより、可変動弁機構の動弁特性に応じて正確に吸入空気量を算出することができる。また、可変動弁機構の動弁特性に応じて所定の吸入空気量を設定し、設定された吸入空気量より多い側と少ない側の各領域で異なる関係式に基づいて吸気圧を算出することにより、可変動弁機構の動弁特性に応じて正確に吸気圧を算出することができる。

【0021】

【発明の実施の形態】以下、添付図面を参照して本発明の実施の形態を詳細に説明する。なお、図面の説明において同一の要素には同一の符号を付し、重複する説明を省略する。

（第一実施形態）図1に本実施形態に係る内燃機関制御装置の説明図を示す。

【0022】本図に示すように、内燃機関制御装置は、内燃機関であるエンジン2の気筒内に吸入される吸入空気量を算出する装置である。吸入空気量算出の対象となるエンジン2は、可変動弁機構を備えたものである。例えば、エンジン2は、可変動弁機構として、吸気弁3及び排気弁4の開閉タイミングを変化させる可変バルブタ

イミング機構 5 を備えている。可変バルブタイミング機構 5 は、ECU 6 と電氣的に接続されており、ECU 6 から出力される制御信号に基づいて作動し、カムポジションセンサなどの検出センサ 7 を介して ECU 6 にバルブタイミングに関する検出信号を出力する。

【0023】エンジン 2 には、クランクポジションセンサ 12 が設けられている。クランクポジションセンサ 12 は、エンジン回転数を検出するセンサであり、ECU 6 と接続され、ECU 6 に対し検出信号を出力する。

【0024】エンジン 2 には、燃焼室 8 に燃料を噴射するインジェクタ 9 が設けられている。インジェクタ 9 は、燃料を燃焼室 8 へ供給する燃料噴射手段であり、エンジン 2 が備えるシリンダ 10 ごとに設置されている。燃焼室 8 は、シリンダ 10 内に配設されたピストン 11 の上方に形成されている。燃焼室 8 の上部には、吸気弁 3 及び排気弁 4 が配設されている。

【0025】吸気弁 3 の上流側には、インテークマニホルド 20 が接続されている。インテークマニホルド 20 の上流側には、サージタンク 21 が接続されている。インテークマニホルド 20 及びサージタンク 21 は、エンジン 2 に接続される吸気管を構成するものである。更に、サージタンク 21 の上流側の吸気通路には、エアクリーナ 22 が設置されている。

【0026】サージタンク 21 の上流位置には、スロットルバルブ 23 が設けられている。スロットルバルブ 23 は、ECU 6 の制御信号に基づいて作動する。スロットルバルブ 23 のスロットル開度は、スロットルポジションセンサ 24 により検出され、ECU 6 に入力される。

【0027】エアクリーナ 22 の下流位置には、エアフローメータ 25 が設けられている。エアフローメータ 25 は、吸入空気量を検出する吸入空気量検出手段である。エアフローメータ 25 の検出信号は、ECU 6 に入力される。

【0028】ECU 6 は、内燃機関制御装置 10 の装置全体の制御を行うものであり、CPU、ROM、RAM を含むコンピュータを主体として構成されている。ROM には、吸入空気量算出ルーチンを含む各種制御ルーチンが記憶されている。

【0029】次に、本実施形態に係る内燃機関制御装置の動作について説明する。

【0030】図 2 は、内燃機関制御装置の動作を示すフローチャートである。

【0031】本図のステップ S10 (以下、単に「S10」と示す。他のステップについても同様とする。)にて、吸気管の吸気圧  $P_m$  の演算が行われる。この吸気管の吸気圧  $P_m$  は、吸気管におけるスロットルバルブ 23 下流側の吸気管圧力であり、例えばエアフローメータ 25 により検出される吸入空気量に基づき演算される。

【0032】また、吸気管の吸気圧  $P_m$  は、スロットル

バルブ 23 のスロットル開度に基づいて演算してもよい。更に、吸気管に吸気圧を直接検出する圧力センサを設け、その圧力センサの検出信号を読み込んで吸気圧  $P_m$  としてもよい。

【0033】そして、S12 に移行し、吸気管の吸気圧  $P_m$  が予め ECU 6 に設定される所定の吸気圧  $P_c$  以下であるか否かが判定される。吸気圧  $P_c$  は、可変バルブタイミング機構 5 の動弁特性に基づき、クランクポジションセンサ 12 により検出されるエンジン回転数、検出センサ 7 により検出されるバルブタイミングなどに応じて設定されている。例えば、吸気圧  $P_c$  は、可変バルブタイミング機構 5 の動弁特性に基づいて、エンジン回転数が大きい場合には小さく設定され、エンジン回転数が小さい場合には大きく設定される。

【0034】S12 において、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定された吸気圧  $P_c$  以下であると判定されたときには、S14 に移行し、吸気管の吸気圧  $P_m$  の一次式である次の第一関係式 (1) に基づいて、吸入空気量  $M_c$  が算出される。

$$【0035】M_c = a_1 \cdot P_m - b_1 \quad \cdots (1)$$

一方、S12 において、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定された吸気圧  $P_c$  以下でないと判定されたときには、S16 に移行し、吸気管の吸気圧  $P_m$  の一次式であって第一関係式と異なる傾きである次の第二関係式 (2) に基づいて、吸入空気量  $M_c$  が算出される。

$$【0036】M_c = a_h \cdot P_m - b_h \quad \cdots (2)$$

ここで、図 3 に、S14 及び S16 における吸入空気量  $M_c$  の演算における吸気圧  $P_m$  と吸入空気量  $M_c$  の関係を示す。

【0037】図 3 において実線で示すように、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定吸気圧  $P_c$  以下の場合には第一関係式 ( $M_c = a_1 \cdot P_m - b_1$ ) に基づいて吸気量  $M_c$  が算出され、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定吸気圧  $P_c$  より大きい場合には第二関係式 ( $M_c = a_h \cdot P_m - b_h$ ) に基づいて吸気量  $M_c$  が算出される。

【0038】このとき、第一関係式の傾き  $a_1$  と第二関係式の傾き  $a_h$  は互いに異なる値に設定され、例えば、第一関係式の傾き  $a_1$  は第二関係式の傾き  $a_h$  より小さく設定される。これにより、図 3 の破線で示すように吸気圧の全域を一つの一次式のみで吸気量を算出する場合に比べ、現実の吸気量に近い吸気量を算出することができる。

【0039】また、第一関係式の傾き  $a_1$ 、切片  $b_1$ 、第二関係式の傾き  $a_h$  及び切片  $b_h$  は、可変バルブタイミング機構 5 のバルブタイミングやエンジン回転数に依存するパラメータである。第一関係式の傾き  $a_1$  と第二関係式の傾き  $a_h$  は、可変バルブタイミング機構 5 のバルブタイミングの状態に応じて異なる値に設定され、例えば、吸気弁 3 と排気弁 4 が同時に開いた状態 (バルブオーバーラップ) が長くなるに従い、第一関係式の傾き

$a_1$  がより小さく設定され、第二関係式の傾き  $a_h$  がより大きく設定される。これにより、現実の吸気量に近い吸気量の算出が可能となる。

【0040】また、可変バルブタイミング機構5が位相及びリフト量を可変できる場合には、それらの位相及びリフト量に応じて、第一関係式の傾き  $a_1$ 、切片  $b_1$ 、第二関係式の傾き  $a_h$  及び切片  $b_h$  が設定される。

【0041】ところで、図3において、エンジン2の駆動時に吸気弁3と排気弁4が同時に開いた状態とならない場合（バルブオーバーラップなしの場合）には、破線で示すように、吸入空気量  $M_c$  を吸気管の吸気圧の全域を一つの直線、即ち一つの一次式で演算することが可能である。

【0042】すなわち、エンジン2の筒内の空気量を状態方程式  $P \cdot V = M \cdot R \cdot T$  を用いて算出する場合、吸気弁3が閉じた瞬間の筒内圧力  $P$  がほぼ吸気管圧力と等しくなることから圧力  $P$  として吸気管圧力を代入し、吸気弁3が閉じたときのシリンダ容積を  $V$  とすれば、筒内の空気量  $M$  を算出することができる。その際、筒内に既燃ガス成分も含まれるが、排気弁4の閉じるタイミングを一定とした場合、既燃ガス量もほぼ一定と考えることができる。このため、筒内の吸入空気量（新気分） $m_c$  は、次の式（3）により、吸気圧  $P_m$  の一次式として直線で近似することができる。

$$\text{【0043】 } m_c = A \cdot P_m - B \quad \dots (3)$$

このとき、 $A$  は、 $V / (R \cdot T)$  に基づいて設定され、 $B$  は既燃ガス量に基づいて設定される。なお、 $R$  はガス定数、 $T$  は温度である。

【0044】ところが、バルブオーバーラップがある場合には、シリンダの排気側から吸気側への逆流が生ずるため、バルブオーバーラップの状態の応じて吸気管圧力に対し筒内に残留する既燃ガス量が異なってくる。従って、式（3）のような近似式では、吸入空気量が正確に算出することができない。

【0045】吸気弁3が開いたときの筒内から吸気管への逆流量は、筒内圧力と吸気管圧力との差によって決定される。

【0046】図4に吸気弁4の上下流における圧力比と逆流量との関係を示す。本図に示すように、バルブ上下流圧力比（上流側の吸気管圧力／下流側の筒内圧力）が小さくなると逆流量も多くなる。このため、吸気管圧力の変化に応じて吸入空気量に変化を生ずることとなる。

【0047】また、バルブ上下流の圧力比が一定の圧力比より小さくなると逆流量がほぼ一定となり、バルブ上下流の圧力比と逆流量との関係が変化する。これは、圧力比が変化しても筒内の容積が吸気管などと比べて小さく圧力変化が早いから、吸気弁3の通過空気量を積分処理すると殆ど変化しないことに基づくものと考えられる。従って、吸気管圧力が一定の圧力以下か否かにより吸入空気量が変化することから、吸入空気量を正確に算

出するためには吸気管圧力が一定の圧力以下か否かにより異なる算出式を用いることが必要となる。

【0048】また、バルブオーバーラップがある場合には、バルブタイミングに応じてシリンダ容積が変化する。これにより、吸入空気量が変化するため、式（3）のような近似式では、吸入空気量が正確に算出することができない。この場合、上述した式（1）、（2）におけるパラメータ  $a_1$ 、 $b_1$ 、 $a_h$ 、 $b_h$  をエンジン回転数やバルブタイミングに応じて適宜設定することにより、正確な吸入空気量の算出が可能となる。

【0049】以上のように、本実施形態に係る内燃機関制御装置によれば、吸入空気量  $M_c$  を吸気管の吸気圧  $P_m$  に応じ二つの関係式（1）、（2）に基づいて算出することにより、吸入空気量と吸気管の吸気圧の関係を実際の状態に近似させることができ、吸入空気量を正確に算出することができる。特に、可変バルブタイミング機構5の動弁特性に応じて所定の吸気圧  $P_c$  を設定し、設定された吸気圧  $P_c$  の高圧側と低圧側の各領域で異なる関係式に基づいて吸入空気量を算出することにより、可変動弁機構の動弁特性に応じた正確な吸入空気量の算出が行える。

【0050】また、吸入空気量を関係式に基づいて算出するため、マップ処理などと比較して吸入空気量の算出が簡易なものとなる。例えば、本実施形態に係る内燃機関制御装置では、あるエンジン回転数、バルブタイミングにおいて第一関係式のパラメータ  $a_1$ 、 $b_1$ 、第二関係式のパラメータ  $a_h$ 、 $b_h$  及び設定吸気圧  $P_c$  を設定しておけば、吸入空気量を算出することができる。このため、吸気管圧力と吸入空気量に関するマップを用いたマップ処理と比べ、格納すべきデータ量が大幅に低減できる。また、吸入空気量算出のための算出式が一次式であるため、演算も容易なものとなり、演算負荷の低減も図れる。

【0051】特に、トルクディマンド方式のエンジン制御を行うエンジンに適用する場合に非常に有用である。

（第二実施形態）次に第二実施形態に係る内燃機関制御装置について説明する。

【0052】本実施形態に係る内燃機関制御装置は、第一実施形態に係る内燃機関制御装置とほぼ同様に構成されるものであるが、吸入空気量を算出する第一関係式、第二関係式として上述の式（1）、（2）以外の関係式を用いる点で異なっている。

【0053】図5に本実施形態に係る内燃機関制御装置の動作についてのフローチャートを示す。なお、本実施形態に係る内燃機関制御装置は、図1に示す第一実施形態に係る内燃機関制御装置と同様にハード構成されている。

【0054】図5のS20に示すように、吸気管の吸気圧  $P_m$  の演算が行われる。この吸気圧  $P_m$  の演算は、図2のS10と同様に行われ、例えば、エアフローメータ

25により検出される吸入空気量に基づいて行われる。また、吸気管の吸気圧  $P_m$  は、スロットルバルブ 23 のスロットル開度に基づいて演算してもよい。更に、吸気管に吸気圧を直接検出する圧力センサを設け、その圧力センサの検出信号を読み込んで吸気圧  $P_m$  としてもよい。

【0055】そして、S22に移行し、吸気管の吸気圧  $P_m$  が予め ECU 6 に設定される所定の吸気圧  $P_c$  以下であるか否かが判定される。吸気圧  $P_c$  は、可変バルブタイミング機構 5 の動弁特性に基づき、クランクポジションセンサ 12 により検出されるエンジン回転数、検出センサ 7 により検出されるバルブタイミングなどに応じて設定されている。例えば、吸気圧  $P_c$  は、可変バルブタイミング機構 5 の動弁特性に基づいて、エンジン回転数が大きい場合には小さく設定され、エンジン回転数が小さい場合には大きく設定される。

【0056】S22において、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定された吸気圧  $P_c$  以下であると判定されたときには、S24に移行し、吸気管の吸気圧  $P_m$  の一次式である次の第一関係式 (4) に基づいて、吸入空気量  $M_c$  が算出される。

【0057】

$$M_c = a_1 \cdot (P_m - P_c) + Q_c \quad \cdots (4)$$

一方、S22において、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定された吸気圧  $P_c$  以下でないと判定されたときには、S26に移行し、吸気管の吸気圧  $P_m$  の一次式であって第一関係式と異なる傾きである次の第二関係式 (5) に基づいて、吸入空気量  $M_c$  が算出される。

【0058】

$$M_c = a_h \cdot (P_m - P_c) + Q_c \quad \cdots (5)$$

ここで、図 6 に、S24 及び S26 における吸入空気量  $M_c$  の演算における吸気圧  $P_m$  と吸入空気量  $M_c$  の関係を示す。

$$M_c = 0.9 \cdot (P_m - 49.5) + 50.4 \quad (P_m \leq 49.5) \quad \cdots (6)$$

$$M_c = 2.1 \cdot (P_m - 49.5) + 50.4 \quad (P_m > 49.5) \quad \cdots (7)$$

そして、式 (6) の第一関係式及び式 (7) の第二関係式に係る直線は、図 7 の実線で示すように、連続したものとなる。

【0065】ここで、式 (6) の第一関係式及び式

(7) の第二関係式における係数  $a_1$  (0.9)、 $a_h$  ※40

$$M_c = 1 \cdot (P_m - 50) + 50 \quad (P_m \leq 50) \quad \cdots (8)$$

$$M_c = 2 \cdot (P_m - 50) + 50 \quad (P_m > 50) \quad \cdots (9)$$

この式 (8) の第一関係式及び式 (9) の第二関係式に係る直線は、図 7 の破線で示されるように、はやり連続したものとなり、二本の直線の連続性が保たれている。従って、適切な吸入空気量が算出でき、良好な空燃比でエンジン制御が可能となる。

★

$$M_c = 0.9 \cdot P_m + 5.85 \quad (P_m \leq 49.5) \quad \cdots (10)$$

$$M_c = 2.1 \cdot P_m - 53.55 \quad (P_m > 49.5) \quad \cdots (11)$$

傾き係数及び切片係数について小数点以下を四捨五入す

\*【0059】図 6 に示すように、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定吸気圧  $P_c$  以下の場合には第一関係式 ( $M_c = a_1 \cdot (P_m - P_c) + Q_c$ ) に基づいて吸気量  $M_c$  が算出され、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定吸気圧  $P_c$  より大きい場合には第二関係式 ( $M_c = a_h \cdot (P_m - P_c) + Q_c$ ) に基づいて吸気量  $M_c$  が算出される。

【0060】第一関係式と第二関係式は、吸気圧  $P_m$  と吸入空気量  $M_c$  の座標系にて吸気圧  $P_c$  で同一点を通るように設定されている。例えば、吸気圧  $P_m$  と吸入空気量  $M_c$  の座標系において、第一関係式と第二関係式に係る各直線が同一の点 ( $P_c$ 、 $Q_c$ ) を通るように、第一関係式及び第二関係式が設定されている。

【0061】第一関係式及び第二関係式における係数  $P_c$ 、 $Q_c$  は、同一の値が用いられる。一方、第一関係式及び第二関係式における傾きの係数  $a_1$ 、 $a_h$  は互いに異なる値に設定され、例えば、第一関係式の傾き  $a_1$  は第二関係式の傾き  $a_h$  より小さく設定される。

【0062】以上のように、本実施形態に係る内燃機関制御によれば、所定の吸気圧  $P_c$  で同一点 ( $P_c$ 、 $Q_c$ ) を通るように第一関係式と第二関係式を設定することにより、吸気圧  $P_m$  と吸入空気量  $M_c$  の座標系にて第一関係式と第二関係式に係る直線が必ず連続となる。このため、第一関係式及び第二関係式の係数  $a_1$ 、 $a_h$ 、 $P_c$ 、 $Q_c$  を設定変更しても、第一関係式と第二関係式に係る直線の連続性が保たれる。従って、適正な吸入空気量を算出でき、適正なエンジン制御が可能となる。

【0063】例えば、 $a_1$  を 0.9、 $a_h$  を 2.1、 $P_c$  を 49.5、 $Q_c$  を 50.4 として、第一関係式及び第二関係式を設定すると、第一関係式は次の式 (6) のように表され、第二関係式は次の (7) のように表される。

【0064】

※ (2.1)、 $P_c$  (49.5)、 $Q_c$  (50.4) について、それぞれ小数点以下を四捨五入して設定変更すると、式 (6) の第一関係式は次の式 (8) となり、式 (7) の第二関係式は次の式 (9) となる。

【0066】

★【0067】一方、式 (6)、(7) を変形して、傾きと切片のみの係数として第一関係式及び第二関係式を設定すると、第一関係式及び第二関係式は、次の式 (10)、(11) のように表される。

【0068】

ると、式 (10)、(11) は、次の式 (12)、(1

3) となる。

【0069】

$$M_c = 1 \cdot P_m + 6 \quad (P_m \leq 50) \cdots (12)$$

$$M_c = 2 \cdot P_m - 54 \quad (P_m > 50) \cdots (13)$$

そして、この式(12)の第一関係式及び式(13)の第二関係式に係る直線は、図7の一点鎖線で示されるように、吸入空気量が $P_m = 50$ の境に不連続なものとなる。この場合、吸入空気量が不連続に変化することにより、空燃比を悪化させるだけでなく、ドライバビリティの悪化を招くおそれがある。このため、個々の係数の変更は、係数全体を考慮して行う必要があり、メンテナンスなどが煩雑となる。

【0070】また、本実施形態に係る内燃機関制御によれば、第一関係式と第二関係式の逆関数式を用いて、吸入空気量に基づき吸気圧を逆算することも可能である。すなわち、吸気圧 $P_m$ と吸入空気量 $M_c$ を第一関係式及び第二関係式で関係付けることにより、吸気圧 $P_m$ と吸入空気量 $M_c$ が一对一に連続した関係となるため、吸入空気量に基づき吸気圧を逆算することができる。

【0071】また、第一関係式及び第二関係式を所定の傾きとし所定の同一点を通る式として設定すればよいので、設定データが少なく済み、メモリ容量の低減及び計算負荷の低減が図れる。例えば、本実施形態に係る内燃機関制御装置では、エンジン回転数、バルブタイミングごとに、 $P_c$ 、 $Q_c$ 、 $a_l$ 、 $a_h$ の四つの係数データをマップとして設定しておけばよく、データ数が少なくなるため、メモリ容量の低減及び計算負荷の低減が図れる。

(第三実施形態)次に第三実施形態に係る内燃機関制御装置について説明する。

【0072】本実施形態に係る内燃機関制御装置は、エンジン2の吸気管の吸気圧を算出する装置である。本実施形態に係る内燃機関制御装置は、図1に示す第一実施形態に係る内燃機関制御装置と同様にハード構成されている。

【0073】図8に本実施形態に係る内燃機関制御装置の動作についてのフローチャートを示す。

【0074】図8のS30に示すように、エンジン2に吸入される吸入空気量 $M_c$ の演算が行われる。この吸入空気量 $M_c$ の演算は、例えば、アクセル開度に基づき目標吸気量を設定することにより行われる。また、燃料噴射量、空燃比に基づいて演算される場合もある。

【0075】そして、S32に移行し、エンジン2に吸入される吸入空気量 $M_c$ が予めECU6に設定される所定の吸入空気量 $Q_c$ 以下であるか否かが判定される。吸入空気量 $Q_c$ は、可変バルブタイミング機構5の動弁特性に基づき、クランクポジションセンサ12により検出されるエンジン回転数、検出センサ7により検出されるバルブタイミングなどに応じて設定される。

【0076】S32において、吸入空気量 $M_c$ が設定さ

れた吸入空気量 $Q_c$ 以下であると判定されたときには、S34に移行し、吸入空気量 $M_c$ の一次式である次の第一関係式(14)に基づいて、吸気圧 $P_m$ が算出される。

【0077】

$$P_m = (M_c - Q_c) / a_l + P_c \cdots (14)$$

一方、S32において、吸入空気量 $M_c$ が吸入空気量 $Q_c$ 以下でないと判定されたときには、S36に移行し、吸入空気量 $M_c$ の一次式であって第一関係式と異なる傾きである次の第二関係式(15)に基づいて、吸気圧 $P_m$ が算出される。

【0078】

$$P_m = (M_c - Q_c) / a_h + P_c \cdots (15)$$

以上のように、本実施形態に係る内燃機関制御によれば、所定の吸入空気量 $Q_c$ で同一点を通るように第一関係式と第二関係式が設定されているため、吸気圧 $P_m$ と吸入空気量 $M_c$ の座標系にて第一関係式と第二関係式に係る直線が必ず連続となる。このため、第一関係式及び第二関係式の係数 $a_l$ 、 $a_h$ 、 $P_c$ 、 $Q_c$ を設定変更しても、第一関係式と第二関係式に係る直線の連続性が保たれる。従って、適正な吸気圧 $P_m$ を算出でき、適正なエンジン制御が可能となる。

【0079】また、第一関係式及び第二関係式を所定の傾きとし所定の同一点を通る式として設定すればよいので、設定データが少なく済み、メモリ容量の低減及び計算負荷の低減が図れる。例えば、本実施形態に係る内燃機関制御装置では、エンジン回転数、バルブタイミングごとに、 $P_c$ 、 $Q_c$ 、 $a_l$ 、 $a_h$ の四つの係数データをマップとして設定しておけばよく、データ数が少なくなるため、メモリ容量の低減及び計算負荷の低減が図れる。

(第四実施形態)次に第四実施形態に係る内燃機関制御装置について説明する。

【0080】第一実施形態及び第二実施形態に係る内燃機関制御装置では二つの一次式を用いて吸入空気量を算出する場合について説明したが、本発明に係る内燃機関制御装置はそのようなものに限られるものではない。

【0081】本実施形態に係る内燃機関制御装置は、吸気管圧力の全域において二以上の吸気圧を設定し、それらの設定吸気圧の間の吸気圧領域を三つ以上の別個の一次式を用いて吸入空気量を算出するものである。

【0082】このような内燃機関制御装置によれば、第一実施形態に係る内燃機関制御装置に対し、より正確に吸入空気量を算出することが可能となる。

(第五実施形態)次に第五実施形態に係る内燃機関制御装置について説明する。

【0083】第三実施形態に係る内燃機関制御装置では二つの一次式を用いて吸気圧を算出する場合について説明したが、本発明に係る内燃機関制御装置はそのようなものに限られるものではない。



【0084】本実施形態に係る内燃機関制御装置は、吸入空気量の全域において二以上の吸入空気量を設定し、それらの設定吸入空気量の間の領域を三つ以上の別個の一次式を用いて吸気圧を算出するものである。

【0085】このような内燃機関制御装置によれば、第三実施形態に係る内燃機関制御装置に対し、より正確に吸気圧を算出することが可能となる。

(第六実施形態) 次に第六実施形態に係る内燃機関制御装置について説明する。

【0086】第一実施形態から第五実施形態までに係る内燃機関制御装置では一次式を用いて吸入空気量又は吸気圧を算出する場合について説明したが、本発明に係る内燃機関制御装置はそのようなものに限られるものではない。

【0087】本実施形態に係る内燃機関制御装置は、一次式及び二次式などの曲線を用いて吸入空気量又は吸気圧を算出するものである。例えば、一定の吸気圧  $P_c$  を設定し、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定された吸気圧  $P_c$  以下であると判定されたときには、上述の第一関係式

(1) に基づいて吸入空気量  $M_c$  を算出する。一方、吸気管の吸気圧  $P_m$  が設定された吸気圧  $P_c$  以下でないと判定されたときには、次の二次式 (16) に基づいて吸入空気量  $M_c$  を算出する。

【0088】

$$M_c = a \cdot (P_m)^2 + b \cdot P_m + c \quad \dots (16)$$

また、吸気圧  $P_c$  より高压側の領域では、吸気管の吸気圧  $P_m$  の二次式でなく、他の曲線により近似してもよい。

【0089】このような内燃機関制御装置によれば、第一実施形態から第五実施形態までに係る内燃機関制御装置に対し、より正確に吸入空気量を算出することが可能となる。

【0090】

【発明の効果】以上説明したように本発明によれば、吸気管の吸気圧又は吸入空気量に応じ少なくとも二つの関係式に基づいて吸入空気量又は吸気圧を算出することにより、吸入空気量と吸気管の吸気圧の関係を実際の状態に近似することができ、吸入空気量又は吸気圧を正確に

算出することができる。また、吸入空気量又は吸気圧を関係式に基づいて算出するため、マップ処理などと比較して吸入空気量又は吸気圧の算出が簡易なものとなる。

【0091】また、第一関係式及び第二関係式が同一点を通るように設定することにより、第一関係式及び第二関係式を特定する係数などを設定変更しても、第一関係式と第二関係式に係る直線の連続性が保たれ、内燃機関を適正に制御できる。このため、設定変更などのメンテナンスが容易に行える。また、第一関係式と第二関係式の逆関数式を用いて吸入空気量に基づいて吸気圧を逆算し、吸気圧に基づいて吸入空気量を逆算することが可能である。

【0092】また、第一関係式及び第二関係式を所定の傾きとし所定の同一点を通る式として設定すればよいので、設定データが少なく済み、メモリ容量の低減及び計算負荷の低減が図れる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の第一実施形態に係る内燃機関制御装置の説明図である。

【図2】図1の内燃機関制御装置の動作を示すフローチャートである。

【図3】図1の内燃機関制御装置の吸入空気量算出における吸気圧  $P_m$  と吸入空気量  $M_c$  の関係を示す図である。

【図4】バルブオーバーラップがある場合におけるバルブ上下流の圧力比と逆流量との関係を示す図である。

【図5】第二実施形態に係る内燃機関制御装置の動作を示すフローチャートである。

【図6】第二実施形態に係る内燃機関制御装置の吸入空気量算出における吸気圧  $P_m$  と吸入空気量  $M_c$  の関係を示す図である。

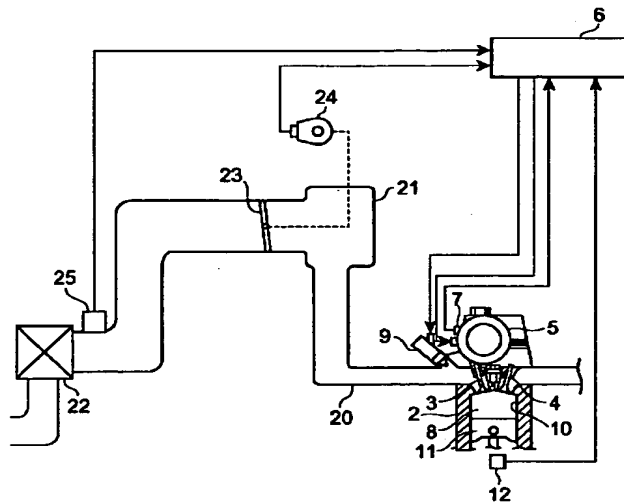
【図7】第二実施形態に係る内燃機関制御装置における第一関係式と第二関係式の連続性の説明図である。

【図8】第三実施形態に係る内燃機関制御装置の動作を示すフローチャートである。

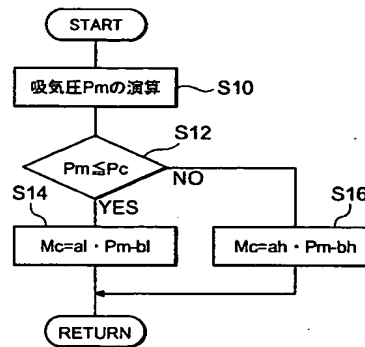
【符号の説明】

2…エンジン、3…吸気弁、4…排気弁、5…可変バルブタイミング機構（可変動弁機構）、6…ECU。

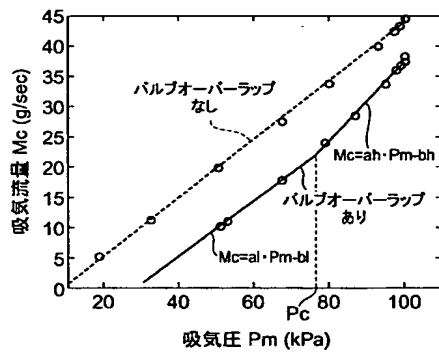
【図1】



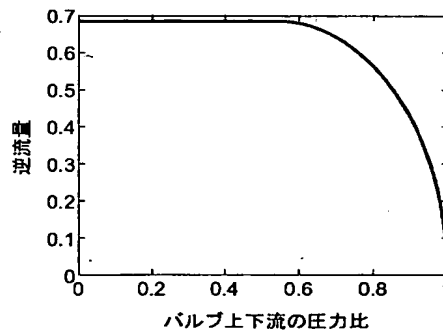
【図2】



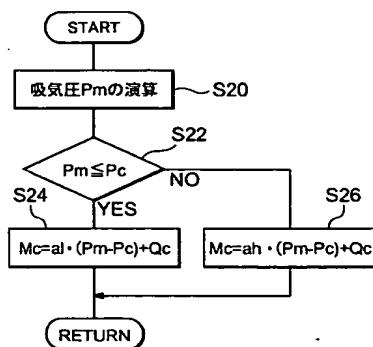
【図3】



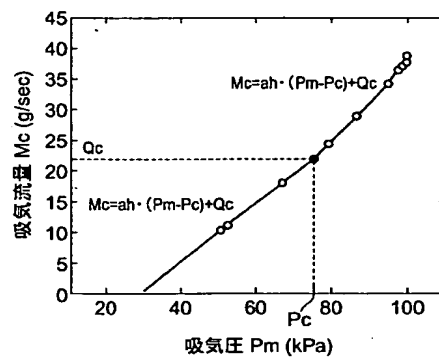
【図4】



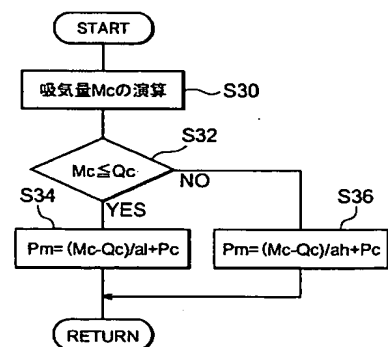
【図5】



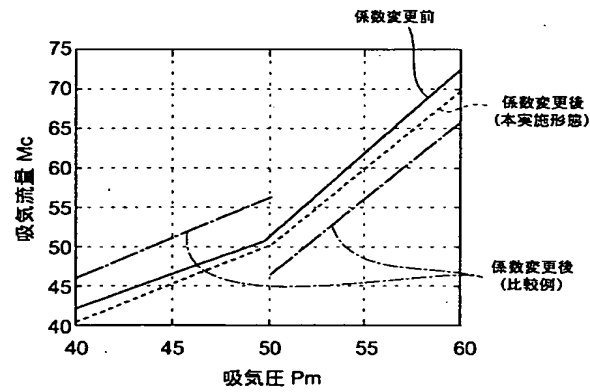
【図6】



【図8】



【図 7】



フロントページの続き

(72) 発明者 武藤 晴文  
愛知県豊田市トヨタ町 1 番地 トヨタ自動  
車株式会社内

F ターム(参考) 3G084 BA04 BA23 DA04 DA13 EA07  
EA11 EB02 EC04 FA07 FA10  
FA11 FA38 FA39  
3G092 AA01 AA11 AB02 BA01 BA02  
DA03 EA08 EA11 EA23 EB10  
EC06 FA06 HA01Z HA05Z  
HA06Z HA13X HA13Z HE01Z  
HE03Z HE04Z  
3G301 HA01 HA19 JA00 JA20 LA01  
LA07 MA01 MA12 MA13 NA09  
NB18 ND05 ND45 NE18 NE20  
PA01Z PA07Z PA11Z PE03Z  
PE04Z PE10A